Comisión de Hacienda
Carpeta Nº 2903 de 2003

Versión Taquigráfica N° 1735 de 2003

TRIBUTACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS

Modificación

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 23 de abril de 2003

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Martín Ponce de León.
MIEMBROS:	Señores Representantes José Amorín Batlle, Carlos Baráibar, Daniel García Pintos, Carlos González Álvarez, Luis M. Leglise, Ronald Pais, Jorge Pandolfo e Iván Posada.
DELEGADOS DE SECTOR:	Señores Representantes Artigas A. Barrios y Víctor Rossi.
ASISTEN:	Señores Representantes Juan Justo Amaro Cedrés, Ricardo Castromán Rodríguez, Juan Domínguez, Martha Montaner y Julio C. Silveira.
INVITADOS:	Señores Ministro de Economía y Finanzas, doctor Alejandro Atchugarry; Max Sapolinski, Subsecretario; y contador David Eibe, asesor.

SEÑOR PRESIDENTE (Ponce de León).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Hacienda, que hoy está acompañada por los miembros de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, tiene mucho gusto en recibir al señor Ministro de Economía y Finanzas, doctor Alejandro Atchugarry, al señor Subsecretario, contador Sapolinski, y al asesor, contador Eibe.

Vamos a considerar el proyecto por el cual se cambia la tributación en el transporte de pasajeros, que se aprobó en la Cámara de Senadores y que está en consideración en la Cámara de Diputados.

SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- Básicamente, hemos venido para poner a disposición de la Comisión las informaciones que va a proporcionar el contador Eibe, quien ha colaborado intensamente con la estructura de este proyecto que busca avanzar en mecanismos que faciliten la formalización de la economía. En función de ello y frente a la queja reiterada por sectores que compiten de manera informal en el transporte colectivo de pasajeros -algo similar sucedió con el

transporte de cargas en su momento-, se consideró un proyecto que tiene determinado esquema, teniendo en cuenta que el taxi y el remise tienen un tratamiento diferencial.

Salvo mejor opinión de la Comisión y como ya hemos visto en la versión taquigráfica que han tenido alguna aproximación al proyecto, no sé si es mejor escuchar primero una presentación general del contador Eibe o si desean abordar directamente los puntos de interés.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como venimos de una consideración asimétrica con respecto a los miembros de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, tal vez sería mejor abordar el tema presentando un esquema inicial.

SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- Como se nos va a explicar, el proyecto consiste en extender como materia gravada por el IVA a la tasa mínima, al transporte colectivo de pasajeros. Y se hace una mecánica que, sustantivamente, en su origen fue buena. Podemos estimar que el IVA por las compras de estas empresas puede andar cercano al 4%. Pretendemos lograr un cierto equilibrio global. Nos referimos al conjunto del subsector y no a cada mes, a cada día, a cada empresa, sino que se trata de un equilibrio global, considerando que habría que otorgar un mecanismo de un crédito ficto de hasta diez puntos. Eso se va a ir graduando en función de cómo evolucionen los servicios y los costos relativos de cada uno de los insumos. En principio se consideraba bastante razonable pensar que puede haber el equivalente a cuatro puntos del IVA de compras y para ello se requieren estos diez puntos.

Después se avanzó en el trabajo, considerando la posibilidad de hacer algunos ajustes con el fin de usar esa cantidad de hasta diez puntos. Eso se refleja en las modificaciones del artículo 2º, cuyo detalle va a ser explicado después.

Luego de esto entró el tema del IVA con referencia al gasoil. Pese a lo que se pueda llegar a afirmar, es más factible y más seguro todavía llegar a esos cuatro puntos del IVA de compras. En este tema siempre existió la duda respecto de hasta qué medida no puede haber, frente a muchos usuarios o consumidores que no requieren boleta, un traspaso, por lo que existe la posibilidad de que se ponga un máximo de lo que se pueda imputar.

En términos generales, ese fue el camino que históricamente se siguió, que procuraba entre otras cosas poner en condiciones de mejor competitividad a quien trabajaba de manera formal. Por ello se fue al esquema de sacar el IMPEQUE a todas las empresas del sector y ponerlas donde puedan descontar. Una de las quejas era que a veces hasta el propio Estado contrata vehículos informales o cuasi informales, lo que termina siendo una competencia no leal en el sistema.

Por otro lado, una de las ideas básicas para tratar de ir ayudando a formalizar la economía es que a todo el mundo le interese pedir la boleta. En realidad, el único beneficio desde el punto de vista del fisco que puede traer este proyecto -es probable que le haga perder algo de dinero- es el interés de todo el mundo de pedir la boleta cuando compra el repuesto o la cubierta. Buena parte de la idea de ir extendiendo y uniformizando la tributación es volver inspector a cada contribuyente, por el mejor de los motivos: porque lo puede descontar.

SEÑOR EIBE.- En la línea de lo que señalaba el señor Ministro, creo que hay dos o tres aspectos sustanciales que deben destacarse.

En primer lugar, no es un proyecto que apunte a aumentar el precio, por vía de la imposición del Impuesto al Valor Agregado, a los servicios del transporte colectivo. Muy por el contrario, se establece a texto expreso -y por eso se utiliza este mecanismo de crédito ficto- que la incorporación de la prestación de servicios de transporte al ámbito del IVA no involucra un aumento de precio. Para eso se utiliza este régimen de crédito ficto que lo que establece es un límite de hasta el 10% sobre la hipótesis previa a la inclusión del gasoil en el ámbito de aplicación del IVA, de un conjunto de insumos del orden del 4%, sobre la base -como señalaba el señor Ministro- de incentivar la formalización de la adquisición de insumos por parte de las empresas de transporte. Cuando existen exoneraciones, en el caso del Impuesto al Valor Agregado, hay un desestímulo natural a adquirir esos insumos por el régimen regular de tributación, porque los servicios de talleres mecánicos, así como la adquisición de repuestos, suelen no facturarse debido a que el 23% significa un costo adicional que las empresas no pueden soportar.

Entonces, sin querer incrementar el costo por la imposición del IVA al 14%, tratemos de generar una contradicción de intereses entre las empresas de transporte y sus proveedores de bienes y servicios. Otro aspecto sustancial, que apunta a establecer condiciones de equidad entre las empresas, es el hecho de que ese crédito ficto está vinculado a la aportación que hacen las empresas de las contribuciones especiales de seguridad social y del Impuesto a las Retribuciones Personales. Con esto estamos estableciendo que aquellas empresas que no viertan las contribuciones especiales o el IRP no van a tener derecho al crédito. Este es un elemento muy sustancial, porque de alguna manera pueden generarse situaciones de mucha inequidad entre empresas que operan del mismo modo, que tienen el mismo estatuto jurídico o que prestan el mismo servicio, pero que algunas pagan sus obligaciones con la seguridad social y otras no. En este proyecto estamos vinculando el otorgamiento de ese crédito ficto a que las empresas paguen sus contribuciones especiales y el IRP.

De acuerdo con conversaciones que hemos tenido con las empresas, establecemos que el crédito no podrá exceder el 150% de la suma de esas contribuciones especiales y del IRP. Es un monto que nos daría un margen razonable de cumplimiento para todas las empresas.

Entonces, este proyecto se ha diseñado sobre la base de estimular la formalización en la compra de insumos, de no incrementar el precio de los servicios del transporte y de vincular el otorgamiento de ese crédito ficto a las contribuciones especiales de la seguridad social.

En el proyecto que se remitió originalmente ese crédito ficto, que podía llegar hasta el 10%, tenía -y tiene- el tratamiento de impuesto comprado. ¿Esto qué quiere decir? Obviamente, ese crédito se calcula -como decía el señor Ministro- de acuerdo con los promedios sectoriales. Puede suceder que una empresa en un mes, como el Impuesto al Valor Agregado es de base financiera, compre más insumos de los que tiene como límite o que en otro mes compre menos. En esas situaciones, hay que ver cuál es el contexto a mediano plazo. Pero también puede suceder que tenga un excedente de IVA de compras si, descontado del 14% de ventas el crédito ficto y las compras efectivamente documentadas, hay un crédito.

El esquema general que se planteó en el proyecto de ley original determinaba que el excedente se trasladara al mes inmediato siguiente.

Hubo una circunstancia conocida por todos -me refiero al incremento del precio internacional del petróleo- que determinó un aumento muy significativo del gasoil, que generó una segunda instancia de conversaciones en el ámbito del Ministerio de Economía y Finanzas y en el del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Sobre esa base y a raíz de algunas conversaciones que tuvimos en la Comisión de Hacienda del Senado, establecimos modificaciones al proyecto original. En dichas modificaciones se establece un cambio en la forma de instrumentación del crédito. Se trata de un cambio que muy claramente señalamos a las empresas en el sentido de que va a ser transitorio. La idea general es que ese IVA de compras se traslade a los períodos siguientes. De todos modos, se explicó que en este caso, dada la situación de dificultad, se plantea la posibilidad de que ese impuesto comprado en más tenga el carácter de impuesto pagado. La diferencia sustancial radica en que si hubiera un crédito de esa naturaleza, podría utilizarse para el pago de otros tributos administrados por la DGI o para aportes previsionales. Esa es una decisión política que también se asocia -y que está establecida aquí- a la posibilidad de que transitoriamente se otorgue un crédito de hasta el 50% del Impuesto al Valor Agregado incluido en las compras de gasoil, con lo cual, de alguna manera, se estaría estableciendo una medida paliativa frente a esta coyuntura adversa. Pero el esquema general es que ese impuesto comprado, que se otorga como crédito ficto, se traslade al ejercicio siguiente como cualquier Impuesto al Valor Agregado comprado en una operativa normal. Me parece que eso es muy relevante porque sé que se han planteado algunas dudas con respecto a ese tema.

Otro aspecto sustancial es que cuando se proyectó la ley el gasoil no estaba gravado por el IVA, porque eso se determinaba en un proyecto aparte que se vinculaba al transporte de cargas. El gasoil quedó gravado por el IVA. Eso generaría un crédito adicional que no estaba pensado en el crédito del 10%, por lo que habrá que evaluar -sobre la base de la paramétrica de las empresas- cuánto impacta ese Impuesto al Valor Agregado que se va a poder deducir para definir cuál sería el monto del crédito efectivo. Este tipo de mecanismos se ha utilizado razonablemente bien en el caso del transporte de carga, donde se ha hecho un esfuerzo muy grande en conjunto con las empresas del sector para formalizarlo y para generar condiciones de equidad tributaria. Además, se han establecido límites -lo decía el señor Ministro y es un riesgo que se corre- para el caso de las adquisiciones de gasoil. Es importante establecer algún tipo de límites de naturaleza objetiva porque, de lo

contrario, estaríamos generando un crédito que no tendría oposición de intereses de parte del proveedor de ese bien, ya que no todos los adquirentes de gasoil tienen necesidad de una factura de compra. Es por ello que la ley establece la necesidad de que se fijen límites de naturaleza objetiva.

Por último, como elemento sustancial, me parece necesario señalar que esto se vincula a los servicios de transporte colectivo. En el caso del transporte escolar, del taxi y del remise, se mantiene la posibilidad de que estas empresas continúen en el régimen del literal E) y, además, se mantiene la exoneración en la prestación de servicios de transporte.

A su vez, se deroga el impuesto a los ingresos brutos de las empresas de transporte, que es una aspiración de larga data de las empresas interdepartamentales.

SEÑOR LEGLISE.- Compartimos el espíritu de este proyecto de ley y creemos en sus objetivos. Pensábamos votarlo tal cual venía del Senado, pero nos ha surgido una pequeña duda. En la última sesión, hemos recibido a la gente de CEPROTUR para hablar, entre otras cosas, del artículo 6º del proyecto, donde se exonera al servicio de transporte escolar, el taxímetro y el automóvil de remise. Entonces, nos surge la interrogante de por qué pasaríamos a gravar de otra forma a las pequeñas empresas.

Hemos recibido algunos estudios de CEPROTUR de los que se desprende que una pequeña empresa estaría aportando actualmente alrededor de $ 1.100 y que pasaría a tributar -teniendo en cuenta el IRIC, el patrimonio, los honorarios y el IVA- entre $ 4.600 y $ 5.000. Quiere decir que estaríamos hablando de una diferencia de unos $ 3.500 promedio.

Frente a este planteo, nos surge una interrogante acerca de la medición que pudo haber hecho el Ministerio de Economía y Finanzas en materia de recaudación por medio de este impuesto. Me gustaría saber si es necesario establecerlo tal como está o si sería posible transformarlo tal cual está previsto en el artículo 6º.

SEÑOR EIBE.- El señor Ministro planteó un eje de simetría en este tipo de tributación, tratando de comprender lo que sería el transporte colectivo.

Es bastante claro que las empresas que prestan servicios de transporte turístico, en general tienen como competencia natural y en algunos casos se complementan, con empresas de transporte de línea. Es normal que empresas de transporte de línea arrienden servicios de empresas que prestan servicios turísticos, sobre todo en momentos de alta demanda en el verano. Entonces, parecería que no es muy conveniente generar una situación de asimetría en un mercado donde básicamente hay una gran complementariedad.

Con respecto a lo que señalaba el señor Diputado, debo decir que tuvimos algunas conversaciones con la gente de CEPROTUR. Es cierto que aquí se establece un pequeño incremento de la tributación. Las empresas comprendidas en el literal E) -que tiene un límite de $ 351.000 por año de ingresos brutos- pagan mensualmente $ 1.090. Las empresas que están entre $ 351.000 y $ 1:053.000 por año, pagan $ 1.420

Respetamos los números que hicieron las personas de CEPROTUR, pero entendemos que el aumento de costos que plantean es absolutamente excesivo. Decimos esto por varias razones. En primer lugar, porque por ese concepto el aumento sólo es del orden de los $ 300. En segundo término, porque existen regímenes de tributación muy sencillos que ni siquiera requieren la utilización de un profesional. De hecho, de lo único que se trata es de que las empresas tengan sus boletas archivadas y sumen sus ingresos en el mes y en el año. Inclusive, pueden acogerse a regímenes de liquidación fictos que no requieren la realización de contabilidad o de trámites complejos; actualmente, estos aportes fijos se pueden pagar en Abitab todos los meses, por lo que no plantea mayores problemas.

Es cierto que estas empresas pasan a ser contribuyentes del impuesto al patrimonio y, dependiendo del valor del vehículo, pueden tener un pequeño incremento de costos en este sentido que representa un 1,5% del valor fiscal del activo, es decir que tampoco es una cantidad muy excesiva.

Por lo tanto, entendemos que la cifra de costos que se ha manejado es un poco elevada.

SEÑOR LEGLISE.- Más allá de que los números sean excesivos desde el punto de vista del Ministerio -para CEPROTUR son normales-, me gustaría saber si existe una evaluación del monto que se recaudaría en este régimen, a fin de saber realmente cuál es el costo que tenemos.

SEÑOR EIBE.- No tenemos una evaluación de la cantidad de vehículos, porque debemos considerar un aspecto que no es menor: algunas empresas de turismo tienen un ómnibus y, otras, tienen más de uno. Algunas empresas pueden estar comprendidas en el literal E) y, otras, hoy ya están tributando IRIC por montos mayores; no tributan IVA porque el transporte de pasajero está exonerado de este impuesto. Deberíamos diferenciar -aunque me parece que no es viable; podemos intentarlo, pero no sé si lo lograremos- las empresas que hoy están en el literal E) y que pasarían a aportar el impuesto a la renta. También puede suceder que muchas empresas que hoy están comprendidas en el literal E), no deberían estarlo; por ejemplo, si una empresa de turismo tiene dos ómnibus, difícilmente tenga ingresos menores a $ 30.000 por mes, porque los números no cierran. Entonces, las situaciones pueden ser muy diversas.

SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- El tema es que los taxis y los remises también están fuera del IVA. Entonces, sería razonable que si no entran en el paquete del IVA, tampoco habría que obligarlos a salir del IMPEQUE.

Aquí la cuestión pasa por quienes tienen el cartel de "turismo". Debemos aceptar que buena parte del planteo de las líneas regulares es que hay personas que a título de "turismo" tienen líneas paralelas y hacen transporte colectivo de personas. Seguramente, esto no sucede con quienes están agremiados en esta Central, pero esta norma se aplica a todo el mundo: a los que están agremiados y a los que no.

La esencia del proyecto es la siguiente: a través de este mecanismo damos a quien está formal una vía para poder descargar el IVA -al igual que lo hicimos con los camiones-; quien está informal, no podrá hacerlo.

Además, existe una simetría absoluta: todo el sector de transporte colectivo de pasajeros, sea de manera no regular a través de las empresas de turismo o regular a través de las empresas de línea, está tratado exactamente igual, con los mismos términos y condiciones. Asimismo, muchas veces las empresas prestan indistintamente los servicios: hay empresas regulares que tienen ómnibus que hacen servicios de turismo y viceversa.

Lo relativo a los costos habría que analizarlo. En la misma canasta habría que poner que van a poder deducir buena parte del IVA al gasoil y a los repuestos.

También debemos analizar las facturaciones debajo de US$ 1.000 mensuales; si son así, ¿cómo se amortiza un ómnibus? Parece que sería muy difícil, puede haber algún caso. Además, hay regulaciones que establecen que los ómnibus no pueden tener más de cierta antigüedad. Todos sabemos lo que vale un ómnibus, hay que amortizarlo, tener en cuenta el chofer, los repuestos, etcétera. Entonces, parece que sería muy difícil sostener un ómnibus con esa facturación; tal vez se pueda hacer, pero a pérdida; si es así, estaría comprendido en el IMPEQUE. La realidad económica indica que estarían en el segundo renglón que, como se ha expresado, representaría una diferencia menor y, al mismo tiempo, poder hacer deducciones.

Es cierto que el taxi y el remise no están comprendidos, pero tampoco lo están en el IVA ni van a poder descargar costos. A mi juicio, se han equivocado; así lo he dicho a los taximetristas. Los taxis y los remises quedan en el IMPEQUE pero no están en el IVA. Estoy seguro de que en seis meses, luego de hacer bien las cuentas, nos van a pedir que los incluyamos. Cuando elaboramos el proyecto tenían muchas dudas, y no lo hicimos. De todos modos, el problema no eran el taxi ni el remise sino el transporte colectivo.

Me parece buena la consulta que ha realizado el señor Diputado. Cuando leímos la versión taquigráfica nos dimos cuenta de que esa había sido una preocupación y es bueno que, por lo menos, se tenga nuestro punto de vista, ya sea en el error o en el acierto.

SEÑOR PAIS (don Ronald).- Tal vez no logré comprender cuáles son las razones del cambio de régimen. El argumento de la asimetría valdría para todos los sectores y para todos los rubros. Entonces, derogamos el régimen de la pequeña empresa porque hay asimetría. En todas las actividades, no sólo en el transporte, el régimen de la pequeña empresa tiene, entre otros, el objetivo

que persigue el proyecto: combatir el informalismo y lograr un escalón para que se transformen en contribuyentes formales aquellos que no lo son. Entonces, tiene que haber una razón poderosa para que en el transporte terrestre de pasajeros no rija este régimen.

Creo que el tema de las empresas que hoy están tributando como pequeñas empresas y no deberían hacerlo, es un problema que tiene que ver con la DGI y con los controles tributarios, y no con la legislación tributaria. Asimismo, el problema de las empresas que estén haciendo servicios regulares, no debiendo hacerlo o disfrazados de servicios turísticos, tampoco es un tema de la legislación tributaria.

Entonces, tal vez no haya logrado comprender exactamente las razones por las cuales preceptivamente toda este sector -sobre todo los ómnibus que realizan servicios turísticos- tiene que pasar a otro régimen que tal vez les haga imposible trabajar y, en consecuencia, pasen a engrosar el informalismo que pretendemos combatir.

Reitero: tal vez no entendí, por eso pido que me aclaren el tema.

SEÑOR BARRIOS.- Pienso que una de las razones por las cuales pueden seguir actuando dentro del literal E) el transporte escolar, el taxímetro y el automóvil de remise es que hay un gran número de pequeñas empresas. Quizás el elemento que no se ha tenido en cuenta es que en el transporte turístico también hay un gran número de pequeñas empresas; se nos ha hablado de 1.500 empresas, de las cuales las grandes son cuatro o cinco, es decir, las más conocidas como EGA.

Me voy a referir a lo que decía el señor Ministro de Economía y Finanzas sobre el valor de un ómnibus. Lo que ha planteado esta gente es que se ha multiplicado el número de empresas que trabajan en transporte turístico porque los ómnibus que son descartados y que cumplen su vida útil en el transporte normal y regular, son vendidos a precios muy bajos -esto sucede porque fueron amortizados- a gente que se dedica al transporte turístico. Una de las cosas por las cuales está luchando esta organización es que toda esa gente se formalice. Inclusive, tanto el Ministerio de Turismo como el de Transporte están tratando de encontrar la manera de formalizarla. Precisamente, esta medida de que no puedan actuar como pequeña empresa, aunque lo sean -en definitiva sería una cuestión ficticia declarar grande al que no lo es- iría en contra del esfuerzo que están haciendo de tratar de formalizar y quizás muchos de los que hoy están como formales pasarían a actuar en negro. Quizás la información que no tenían es que es un número casi tan importante como el de los taxímetros, como el de los transportes escolares y en su mayoría se trata de pequeñas empresas que tienen muy poco capital.

SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- Diría que esta es una decisión simétrica a la que esta Cámara ya adoptó con los transportistas de carga y fue, inclusive, a pedido de los propios transportistas de carga.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Hay una serie de sectores dentro de los propios transportistas carreteros como estos de tres toneladas y media que, obviamente, están dentro del literal E). No han podido ser escuchados, pero sí vinieron a la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes. Allí nos expresaron que ellos quieren formalizarse y que están ansiosos porque ven una posibilidad muy importante, más teniendo en cuenta la dispersión brutal que tienen hoy así como la crisis.

Creo que no ha habido una receptividad en la cantidad de variables que tiene el transporte carretero. No creo que tengan total razón porque están exonerados y pagan como unipersonales y creo que el contador dijo aquí que pagan $ 1.090. Se trata de un sector muy amplio e, inclusive, vinieron muchísimos camioneros de ese tipo que más bien son pequeños. Ellos cuentan con una propuesta y hablan de que podía ser del 85 hacia atrás y subirlo de tres toneladas y media a cinco, para ser comprendidos entre los transportistas. Quiere decir que hay un espectro que es bastante importante y fundamentalmente en el interior porque, precisamente, es allí donde ha estado esa enorme dispersión por la cual el que es despedido o consigue un peso se muda para ser transportista. Hay una distorsión tremenda en ese marco de cosas.

SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- La decisión de fondo es que queremos cambiar el esquema donde quien está formal compite por el mismo mercado que se informaliza. Hay dos

maneras de ser informal: no estar registrado o estar registrado en un rango menor a lo que uno factura.

Entonces, en un Estado donde más o menos se procura no perder demasiada recaudación lo que se quiere en última instancia es tratar que quien está formal tenga algún alivio y empujar o quitar las vías donde el que está informal tiene un beneficio. Ese es el tema. Si razonablemente armamos un esquema en el cual tratamos de dar beneficios a los que están formales, pero le mantenemos todas las vías de escape a los informales, a lo único que esto se reduce es a perder algo de recaudación. De esta manera, tampoco se resuelve la situación porque el problema es la competencia del mercado. Hay que tratar de buscar que no haya una diferencia de tributación distinta.

Yo creo que el sistema es al revés. El IMPEQUE es una presunción donde vengo yo, contribuyente, afirmo que soy chico, me exonero de llevar contabilidad y me tienen que creer porque en principio ese es el sistema. En el otro sistema voy a lo que yo declaro. Inclusive, el Código Tributario establece que cuando un contribuyente ha pago de más o estima que ha pago de más tiene derecho a dejar de pagar de más. O sea que voy a lo que efectivamente recaudo; lo otro es una presunción.

Lo que se está procurando con este mecanismo es que tengan el mismo sistema quienes están en el mismo sector de mercado. Por eso es coherente que taxis y remises que son un sector, para bien o para mal tengan el mismo sistema. Quienes hacen transporte colectivo de personas, para bien o para mal tienen un sistema distinto, que en su conjunto como sector no va a llevar mayor carga tributaria de hecho en forma transitoria, sino que como sector van a tener una rebaja de la operación tributaria global, que creo es lo que uno procura ordenar. Y dentro del mismo sector que todo el mundo esté en el mismo esquema y en la forma más parecida posible. ¿Para qué? Para que quien tenga distintas vías de informalismo compita por precio. Ese es el problema que tienen. En un momento donde hay una baja de demanda se da una competencia por los precios. Quien tiene una vía de escape de menor presión tributaria puede ofrecer precios menores acorde con costos fiscales menores; quienes tienen costos fiscales mayores tienen un problema serio para competir. Ese es un poco el esquema. Pienso que todos los esquemas son opinables.

Entonces, tenemos un esquema donde quienes estamos compitiendo tenemos un sistema por el que nos ingeniamos para pagar menos que otros. La base del esquema es que más o menos todos paguen parecido y si no es más o menos parecido el sistema no va a funcionar y seguiremos como estamos, es decir, a suerte y verdad, situación en la que uno paga más, otro menos y otro nada. Esa es la situación que históricamente tenemos y que es normal.

Lo que se procura es tratar al transporte colectivo de esta manera. Dentro del transporte colectivo los que hacemos la misma actividad estamos iguales en este esquema, como se hizo con los transportistas de carga, porque al final por los pasajeros competimos todos. Además, les digo que la presión global sobre el sector disminuye. Era neutra o casi neutra originalmente, después deriva al gasoil y se ve claramente que va a disminuir. Eso es posible en la medida en que formalicemos a todos, de lo contrario no es posible.

SEÑOR POSADA.- Es sumamente atendible y compartible la línea de razonamiento del señor Ministro. Algunos aspectos se arrastran y, de alguna manera, responden a cambios que se introdujeron en el año 1996 y cuando se obliga a tributar impuesto a la renta, generan otro tipo de problemas, por ejemplo, el de la tributación de Impuesto al Patrimonio. Creo que eso pesa en un sentido negativo para las empresas realmente pequeñas a las que se genera un tributo adicional producto de un cambio que, a nuestro juicio, no era aconsejable y que obedeció al propósito de lograr una mayor percepción de Impuesto al Patrimonio por parte de la Dirección General Impositiva. Si vamos a la realidad, el sistema anterior al año 1996 era mucho más justo, ya que las empresas unipersonales tributaban como personas físicas. Lo mismo ocurre con todo el transporte en el que existe la obligación de constituirse como sociedades anónimas por acciones nominativas; en consecuencia, a través del Impuesto al Patrimonio terminaba adjudicándose ese patrimonio a la persona física. Ese cambio que se introdujo en 1996 impacta en forma importante en las pequeñas empresas transportistas. Ese es un dato de la realidad que deberíamos considerar, sobre todo, si se piensa en una reforma tributaria que ponga varias cosas en su lugar en un país en el que se han hecho bastantes remiendos.

SEÑOR BARRIOS.- Quiero referirme a lo que ha dicho el señor Ministro en cuanto a que se debe poner igualdad de condiciones en el sector porque todos compiten en la misma forma. En este caso no

es así. Una cosa es el transporte de pasajeros regular que trabaja en líneas exclusivas con precios fijados por la autoridad y otra el transporte turístico que trabaja en libre competencia; algunos dan mejor servicio y cobran menos. En un caso todas las empresas podrán recibir el beneficio de las reducciones del IVA pero en el otro, seguramente, van a tener que absorberlo en sus costos -aunque sea un 4%- porque están en libre competencia. A las empresas que ya estaban fuera del literal no les cambia la situación y podrán recibir los beneficios pero las pequeñas empresas que salen del literal y que van a tener que tributar más, tendrán una desventaja. A veces, aplicar lo mismo a cosas distintas no resulta simétrico, aunque lo parezca.

SEÑOR ROSSI.- Más allá de los artículos, este es un proyecto importante y ambicioso. Una de las dificultades que aparecen y que nos impiden avanzar es que se procura incorporar la solución de una serie de aspectos de diversa índole.

Por un lado, hay viejas aspiraciones del sector del transporte que nosotros compartimos. En el marco de la generalización del IVA, nos parecen bien los caminos para descargar tributariamente los servicios públicos. Por otro lado, combatir la informalidad es una necesidad del transporte todo y, particularmente, de los sectores interdepartamental y turístico. La lucha contra la evasión es un fenómeno distinto al de la lucha contra la informalidad. Teóricamente, algunos de los ejemplos que aquí se mencionaron cierran porque se fomenta la entrega de facturas y boletas por parte de los talleres; sin embargo, si no se controlan los talleres, estos cierran y nunca se aporta a al Dirección General Impositiva. Ocurre que ese es otro problema y no podemos resolverlo en el mismo proyecto de ley.

Compartimos los objetivos del proyecto en general y nos parece que son positivos. Estamos de acuerdo con las medidas para aliviar la carga tributaria en el sector, con la instrumentación para descargar el IVA y con la búsqueda de medidas concretas que ayuden a combatir la informalidad y la desregulación que han avanzado demasiado en el sector. Sin embargo, el proyecto no logra totalmente este objetivo porque es una tarea compleja y hay que analizar el conjunto de los sectores. A mi entender, de la lectura del proyecto surge claramente que solo se ha recibido el asesoramiento que expresa el interés de algunos sectores que son fundamentales, pero no de todos. Entonces, se escapan algunos elementos. Por ejemplo, cuando el artículo 1º define el tema del 4%, lo hace sobre una hipótesis en la que no sé cómo dan los números. En algunas empresas y modalidades esa puede ser la estimación; es más, con el IVA al combustible, seguramente, eso se va a superar. Inclusive, se va a generar una acumulación de IVA que también tiene un riesgo porque también existe la venta de IVA; eso no es algo que vamos a descubrir ahora. Por otro lado, el crédito que se otorga al 10% a algunas empresas les puede venir a la medida -sobre todo, con la complementación del artículo 2º- pero a otras les puede resultar insuficiente.

Entonces, el primer asunto que tenemos que superar para que este proyecto se apruebe -es importante que esté en vigencia lo antes posible para cumplir con sus objetivos principales- es precisar una formulación distinta para que en el proceso de desgravación y descarga del IVA no se generen instrumentos que el proyecto trata de corregir posteriormente.

En su introducción, el señor Ministro reconoció que con el IVA al combustible esto puede cambiar y que tal vez no sea necesario aplicar un 10%. El artículo 4º se aprobó por unanimidad, lo que pone al margen toda especulación de que no haya interés por parte de nuestro sector político en encontrar una solución; queremos una solución que funcione, que no genere perjuicios y que no discrimine injustamente a determinados sectores para que no tengamos que modificar después una ley cuando podemos redactarla un poco mejor evitando definiciones que surgen de algunos datos y no de la totalidad del sector. El artículo 4º dice en determinado lugar que el Poder Ejecutivo podrá establecer porcentajes diferenciales en función de las estructuras de costo de las distintas modalidades del transporte. Si el artículo 4º está reservando una facultad para que el Poder Ejecutivo tenga esa potestad reconociendo la diferencia de las modalidades, no propongo que esto se modifique. Estoy de acuerdo con que el Poder Ejecutivo tenga la posibilidad -una vez definido ese compromiso de equilibrio tributario de no generar aumento en los costos, etcétera- de utilizar este instrumento; pero entonces sería innecesario establecer en el artículo 1º la definición del 4% y del 10% del crédito porque no refleja la realidad del conjunto del sector. En ese sentido, se me va a decir: "Pero este puede ser un elemento que no nos permita combatir de la mejor manera el reclamo de la boleta"; está bien, tal vez se debilite ese aspecto, pero se compensa por otro lado porque efectivamente, en lo que refiere a las liquidaciones, existen muchas formas de controlar a las empresas formales, y las empresas no formales no van a tener la posibilidad de descargar ningún porcentaje de IVA.

Me parece que uno de los primeros elementos que tendríamos que analizar es este artículo 1º y por qué no establecer un crédito por la diferencia entre el IVA realmente generado y la alícuota total de compras. Puedo decir que he visto liquidaciones de empresas en las que si efectivamente se aplica esta ley, a marzo tendrán que pagar lo que no les correspondía pagar. En ese sentido, hemos pedido que nos hicieran algunos estudios sobre la base de lo que recaudaron objetivamente.

Puedo decir algo más: este proyecto de ley, así como está planteado, hasta corre el riesgo de convertirse en una traba al crecimiento. Todos sabemos que estamos en una situación de depresión muy especial; todos aspiramos a que ya se haya tocado el piso y a que no se siga cayendo. Si hubiera una recuperación económica o si, aun sin haber el deseable crecimiento económico, sí hubiera una reestructura del sector -por ejemplo, que en el sector urbano una empresa de transporte tuviera que cerrar, quebrar, y se repartiera el porcentaje de mercado entre una empresa ya instalada-, el crecimiento de los ingresos generaría un crecimiento del IVA venta que modificaría los porcentajes y por lo tanto incidiría en la aplicación de la ley. Me parece que es mejor una definición diferente, que quizás sea más débil en algunas funciones -de repente, en lo que a contralor de la tributación corresponde, se tiene que completar con otros instrumentos, con otros mecanismos y con otros proyectos de ley-, porque la aspiración, la ambición de resolver todo con perfección planteada en este proyecto de ley -por eso decía que es demasiado ambicioso- nos hace correr el riesgo de generar instrumentos de cierta injusticia.

Si el Poder Ejecutivo estuviera de acuerdo, propondría que en vez de definir el artículo 1º de esta manera, se definiera con una formulación genérica que establezca el concepto. De esta manera, prácticamente con muy poca cosa más -inclusive se mantendrían los conceptos de los artículos posteriores, como los del artículo 4º- el Poder Ejecutivo quedaría con la facultad de manejar, de acuerdo con las modalidades, la cuota parte del crédito a ser utilizado para el pago de otros compromisos.

En lo que tiene que ver con el artículo 2º, seguramente ese 150% da respuesta a algunos problemas que existen en el sector transporte, como por ejemplo, el hecho de que hay quienes aportan no precisamente por lo real sino por sistemas de ficto, etcétera, por lo que podrían no llegar al crédito, al tener obligaciones de la Previsión Social por cifras similares al crédito que se les otorga del 10%. Por lo tanto, el 150% es para que no pierdan esa posibilidad, para que tengan un beneficio. En ese sentido, me parece que se correría el riesgo de quedar corto.

Si vamos a votar un proyecto de ley de estas características y si es que existe la voluntad del Poder Ejecutivo de que el mecanismo realmente cierre, estaría dispuesto inclusive a ampliar este porcentaje.

Por otra parte, en el artículo 11 se establece un verdadero subsidio que nosotros reconocemos y valoramos. Se trata de una ayuda que brindará el Poder Ejecutivo y en ese sentido quisiéramos que el señor Ministro o sus asesores nos explicaran exactamente cuál es su alcance porque no sabemos por cuánto tiempo será. En principio, cuando leí el artículo pensé que era para que de alguna manera, desde la fecha en que se aplicó el IVA al combustible, por lo menos, hubiera un reconocimiento, algo de retorno. Luego, leyendo más atentamente, creo que no se limita a la fecha de promulgación de esa ley, sino que es un instrumento que quedaría abierto, que podría ser una especie de apoyo adicional al sector transporte y que utilizaría el Poder Ejecutivo en la medida de las necesidades, en función, precisamente, del momento de dificultad y de retracción. En definitiva quisiera saber cuál es el alcance real del artículo 11 porque así como está planteado puede tener distintas aplicaciones.

SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- En primer lugar, ¿este proyecto aumenta la presión fiscal global sobre el sector o la disminuye? Claramente, la disminuye.

En segundo término, dentro de un subsector ¿se trabaja con las mismas herramientas? Se trabaja con las mismas herramientas.

Inclusive, este artículo 11 -me refiero a la versión final del Senado- es una disposición totalmente transitoria y apunta a no traspasar todo el impacto del shock petrolero -que es el que se consideró- a las tarifas, por lo menos, a los servicios de precios administrativos. Hasta aquí se pudo llegar. No entiendo exactamente qué es lo que se aspira -no hay una formulación escrita al respecto- pero si en definitiva se pretende bajar aún más la presión tributaria, les digo que no estamos en condiciones de hacerlo. Si por toques del proyecto o por fórmulas automáticas se pretende que todavía se pague menos, pienso que a la situación que es compleja

desde el punto de vista de las finanzas del Estado se le sumará un enorme esfuerzo, si se mira al sector en su conjunto. Me parece que no estamos en condiciones de generar una variante muy importante en este aspecto. Además, si por distintas vías al final lo que hacemos es permitir que siga habiendo una competencia desleal -porque dentro de quienes atienden un mismo sector comenzamos a generar situaciones distintas- entonces no se cumplirá otro de los objetivos del proyecto, que es que para quienes atienden un mismo subsector se tenga un tratamiento similar. Si no lo hacemos, si decimos, por ejemplo, "los que llegan hasta tal tonelada" o "los que antes estaban declarándose con IMPEQUE" -nadie sabe si estaban declarando bien o mal- o se sigue admitiendo que dadas dos empresas que declaren lo mismo, una declare que está en IMPEQUE y la otra no, empezaremos a generar asimetrías en el tratamiento.

Diría que en términos globales, si lo que se procura es formular otro esquema, no estoy en condiciones de pronunciarme. Creo que este es un enorme esfuerzo. Si se considera que, como se ha dicho, es muy ambicioso y que habría que hacer una regulación distinta, entonces cambian las bases de la formulación. Nada más lejos de nosotros que creer que tenemos la verdad. En un tema tan complejo puede haber cien verdades distintas y todas defendibles. Lo que digo es que este es un esquema; si se quiere plantear otro, lo estudiaremos. En realidad, lo que se está planteando es otro esquema, por más que los artículos que se toquen sean pocos. Se trata de otro esquema. Yo siempre estoy dispuesto a estudiar y en este tema también, porque lo conocemos. Con el señor Diputado Rossi lo conocemos y nos encontramos ya en 1985 conversando de estos temas. Sé que él los conoce bien. Como los dos los conocemos, puedo decir que no es un problema de cuántos artículos tocamos. Sé que el señor Diputado Rossi tiene la habilidad de tocar pocos artículos y plantear alternativas diferentes, que a lo mejor hay que estudiarlas, pero ya se trataría de otro esquema. Hoy no me atrevo a decir otra cosa más que estamos dispuestos a estudiarlo en la medida en que no suponga salir de estos dos esquemas. Y realmente creo que vamos a salir de estos dos esquemas: vamos a tener un mayor costo fiscal o se van a generar situaciones de competencia desigual. Todas las alternativas que he escuchado generan alguno de esos dos problemas, sin perjuicio de que una cosa es escuchar una propuesta y otra es analizar una formulación formal en un tema complejo como este. Por eso digo que no tengo una opinión definitiva. Tengo temor de lo que he escuchado de los señores Diputados -más allá de las opiniones personales- y de las propuestas de los sectores que están de acuerdo con los beneficios del proyecto pero que además quieren conservar beneficios viejos. Esto, sin duda, altera la esencia del proyecto.

Sin perjuicio de todo lo expresado, si la voluntad de la Comisión es abrir y repensar el proyecto, estamos dispuestos a trabajar. Sin embargo, sentimos que el esfuerzo fiscal valía la pena en la medida en que se formulara un esquema de esta naturaleza. No es un problema de comas o de artículos, pero si se entra a alterar por subsectores el esquema, habrá otros subsectores que planteen lo mismo. Es muy difícil imaginar cómo se puede mantener un costo fiscal, que ya es elevado en este esquema, con un cierto beneficio al público en algunos casos y en otros bajando el impuesto pero a condición de que no se suba la tarifa o de que se baje. Se trata de un corsé muy apretado.

Reitero: estoy dispuesto a estudiarlo, si la voluntad de la Comisión es abrir el proyecto. Nos tendrían que hacer llegar los planteos alternativos para poder estudiarlos y dar una respuesta adecuada aunque, reitero, el tema es bastante complejo.

SEÑOR ROSSI.- Tal vez el tono de mi intervención despertó el temor del señor Ministro y no le permitió comprender que nuestra opinión es favorable al proyecto. Nosotros no estamos proponiendo cambiar el esquema. Todo lo contrario: en determinado momento dijimos que considerábamos que el proyecto era en general positivo. Y no estamos hablando de ningún sector particular. Inclusive, cuando se planteó ese complejo tema por parte de algún señor Diputado -nosotros sabemos que es una dificultad por la complejidad que tiene ese sector-, aspirábamos a comenzar por el artículo 1º que refiere al objetivo del proyecto. Nos parece que lo principal, lo primero, lo fundamental es el objetivo que se persigue y es lo primero que tenemos que definir.

En ese sentido, me apuro a decir que este proyecto rebaja la presión tributaria sobre el sector. El Gobierno hace un esfuerzo en momentos en que no debe de ser muy fácil hacerlo. Entonces, ya que existe esa muy buena disposición, administremos bien el esfuerzo para no cometer errores.

Podría decir cuáles son las empresas en las que se estableció el 150%, porque los que más o menos saben cómo funciona el sector transporte de pasajeros, saben también cómo tributan las empresas al Banco de Previsión Social. Entonces, se estableció muy bien un artículo para considerar una situación particular. Nos

parece que está muy bien que se contemple; inclusive, yo agregaba que a lo mejor el porcentaje no es exactamente el 150%. Sin embargo, creemos que esta es una expresión concreta que compartimos y vamos a votar.

También puedo decir que hay empresas que hoy no están tributando y que tendrían que hacerlo a partir de mañana. Y si tenemos la felicidad de que mañana la actividad económica permita que se venda un 5% o un 10% más de boletos, van a tener que aportar más. Si efectivamente hay un esfuerzo del Estado que recauda menos impuestos y a pesar de ello hay alguna empresa que tiene que aportar más, es porque alguna empresa está recibiendo más. Entonces, busquemos una fórmula que logre un mejor equilibrio. Creo que esto es posible sin cambiar el esquema.

En cuanto a formulaciones concretas, tengo una propuesta y también la actitud para discutir alternativas. No me pareció que fuera el momento de plantearla, pero desde luego que podemos hablar, no para cambiar el proyecto sino para que el primero del mes que viene sea posible aplicarlo, que es nuestra voluntad. Pero, ¿por qué no afinar algunos conceptos? Tenemos unas cuantas dudas en cuanto a cómo funcionan algunos de los razonamientos que aquí se plantearon porque, ¿ el 4% cómo se conforma? ¿En qué empresas se logra, en qué empresas se sobrepasa y en qué empresas no se llega a él? Sería bueno tener esa información.

SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- Se puede hacer un cálculo bastante sencillo. Considerando que todos los insumos están al 23% y ahora el gasoil al 14% y si se analiza cualquier estudio de costo que sirva para fijación de precios urbanos, suburbanos, interdepartamentales y aun de los taxis -que no están incluidos pero que nos sirven como comparativo-, uno ve que el promedio anual de las empresas supera largamente tener IVA comprado por al menos cuatro puntos. Considerando que por efecto del gasoil y demás el promedio razonable de IVA puede ser de más de cuatro puntos, se estableció hasta diez puntos; no dice cuatro puntos sino hasta diez puntos. No procuramos generar grandes excesos sino que la imposición del IVA al servicio de pasajeros no suponga un costo al usuario y sea un premio al empresario formal. Yo no he visto, por lo menos desde 1985 hasta aquí, ninguna presentación urbana, suburbana o de larga distancia que no supusiera un conjunto de insumos de tal naturaleza que el IVA vigente no superara largamente los cuatro puntos.

SEÑOR ROSSI.- Si se superan largamente, ¿por qué establecimos cuatro puntos?

SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- Por ello se estableció hasta diez puntos y se irá ajustando. También por ello se admite en otro artículo la situación que explicó el contador Eibe, de dar como IVA pagado hasta el 150%, en la medida en que no se transfiriera a los precios. Esto es para ayudar tanto a la empresa como al usuario final. La idea era que el usuario final tuviera un menor impacto del shock petrolero que lamentablemente hemos vivido y que ahora tiene una segunda fase a través de la cartelización de la OPEP. Cuando todos esperábamos que iba a bajar rápidamente nos enfrentamos a un segundo problema, que es que están tratando -espero que sin éxito- de que el precio del crudo no baje, porque los países productores se han endulzado con un precio muy alto. Había bajado, ahora empieza a subir otra vez, y vamos a ver en qué queda.

En resumen, si bien todo es perfectible, hay que echar a andar esto. No digo que el proyecto sea perfecto, y estamos dispuestos, si se plantea, a estudiarlo. Eso lo decidirán soberanamente los señores legisladores. Si es voluntad de la Comisión, no tenemos dificultad ninguna en hacer una apertura del proyecto para la presentación de alternativas. Las estudiaremos y traeremos toda la información necesaria. Creo que se ha hecho un enorme esfuerzo, perfectible siempre.

SEÑOR POSADA.- En tren de mencionar los aspectos que llevaron a la Comisión a convocar al señor Ministro, creo que sería oportuno establecer uno de los temas, incorporado por el señor Diputado Leglise. Otro de los temas fue planteado por representantes de las Cooperativas de Transporte Urbano de Montevideo, y hacía referencia a la neutralidad del tributo en cuanto a lo que se establece en el propio artículo 1º. Fundamentalmente se hacía referencia a que, si se permitiera deducir el IVA compras, si el crédito fiscal estuviera en función de la diferencia entre el IVA venta y el IVA compras, eso tenía una mayor neutralidad por cuanto significaba un tratamiento similar para todas las empresas. En ese sentido, lo que importa es que la reflexión del señor Ministro se enfoque en este aspecto a efectos de analizar la parte favorable de una propuesta en ese sentido, así como las contras,

que me atrevo a adelantar que tienen que ver con incentivos para no comprar en el ámbito de lo formal, lo cual seguramente estaría aumentando la diferencia en el crédito fiscal. Me parece que ese aspecto debiera mencionarse y hacerse una reflexión concreta al respecto. En ese sentido era el planteo del señor Diputado Rossi, de acuerdo con lo que me pareció entender.

El segundo aspecto tiene que ver con el artículo 2º. Respecto a lo que decíamos sobre la repercusión del artículo 6º, en este caso es claro que el límite concreto del 150% va a impactar, porque la mayoría de esas empresas son unipersonales y tributan por el ficto. También desde ese punto de vista van a tener un tope que operará sobre un monto muy pequeño, porque normalmente son unipersonales o tienen muy pocos empleados. Me parece que este es otro aspecto sobre el que cabe hacer una reflexión. Está claro que este artículo no está puesto en función de esas realidades sino de otras, pero vale la pena hacer alguna reflexión por parte del señor Ministro y sus asesores.

SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- Con respecto al artículo 1º, el porcentaje es hasta el 10%, porque no conocemos ningún estudio de costos según el cual, si se pide boleta, no dé estas cifras. Puede ser menos del 10%, pero una empresa seguramente debe tener al menos 4 puntos de IVA compras. Si no lo tiene es porque no pide boleta.

Si quedaba alguna duda de que podría quedar un poco justo, a partir del IVA al gasoil no hay discusión posible. Avanzar más allá del 10 es simplemente fomentar que no se pida boletas. Puede ser que no lleguemos al 10 porque, efectivamente, en el caso del gasoil esa cifra puede ser excesiva. Con franqueza, siento que esto, sumado a la disposición transitoria de IVA comprado para ayudar un poco y tratar por igual a todo el mundo, no está mal. Por supuesto que lo vamos a ajustar, porque el IVA sobre el gasoil depende del valor de base de ese producto, que es fluctuante en función del valor del petróleo. Por eso es una facultad.

Estoy convencido de que el artículo 6º está bien. No dejo de percibir los planteos, en el sentido de que en un primer momento la gente nota lo que paga más y no lo que está ahorrando. Pero la solución no puede consistir en mantener una diferencia de tratamiento entre quienes compiten entre sí, como las empresas de turismo. Me parece que este es un avance. Dejo para alguna conversación más informal algún comentario al respecto, pero creo que si en algún momento el Estado estuviera en condiciones de hacer algo más, lo debería hacer parejo para todos. Los tratamientos disímiles son los que siguen fomentando, sobre todo en el sector turístico, donde el precio es libre, asimetrías.

Por supuesto, todos nos damos cuenta de que hay ómnibus de 18 años y otros de 3 años, así como camiones de 5 toneladas y otros de 20 toneladas, pero me parece que la diferencia no hay que hacerla por el lado del esquema tributario en que los ponemos, porque eso también empieza a generar otro tipo de dificultades.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Estaríamos de acuerdo en el conjunto del proyecto, pero es evidente que hay salvedades y no compartimos la idea de que los planteos que puedan hacerse puedan desfigurar la esencia del proyecto. Me parece que el planteo está bien y lo apoyamos. Pero hay algunas cuestiones particulares que deberemos estudiar, que pueden ser incluidas y que no cambiarán la esencia del proyecto.

Creo que el intercambio de ideas con el señor Ministro ha sido importantísimo porque nos pone al día de lo que piensa el Ministerio en este tema.

SEÑOR PAIS (don Ronald).- Cuando empezamos con el tratamiento de este proyecto de ley, dijimos que estábamos dispuestos a votarlo en general. Estimamos que el sector necesita soluciones que van en la orientación de algunos de los objetivos aquí expuestos. Digo algunos de los objetivos porque otros, como este de la simetría en el tratamiento, no termina de convencernos. Quizás lo podamos solucionar con algún artículo que luego definiremos ulteriormente.

Quiero formular una pregunta relacionada con algunas reservas y constancias que también dejamos cuando se trató el tema del IVA al gasoil; lo que estamos diciendo ahora no es nuevo. Lo que dijimos en aquel momento, cuando lo votamos, es lo que seguimos manteniendo hoy como dudas al respecto.

De todos modos, me preocupa una modalidad de legislación tributaria y me gustaría escuchar la opinión de nuestros visitantes. Me refiero al tratamiento legislativo que estamos dando a determinados impuestos. Por ejemplo, del IVA ventas no se está permitiendo, en algunos casos, deducir el IVA compras o, al menos, no totalmente. Pero, por otra parte, eso genera un crédito referido a otros impuestos. Entonces, se empieza a producir un cruzamiento que alcanza también a los aportes del Banco de Previsión Social que estimo, modestamente, muy peligroso porque creo que podría llevar a una desnaturalización total del sistema tributario para terminar con un solo gran impuesto con diferentes tasas y hechos gravados. Es por ello que me gustaría saber cuál es la concepción que inspira este tipo de solución. El hecho de que nosotros estemos de acuerdo con determinadas orientaciones, objetivos y soluciones legislativas, no quiere decir que siempre estemos de acuerdo con los instrumentos. Podemos y debemos disentir con los instrumentos si entendemos que no son correctos. En este caso, quisiera saber cuál es el espíritu que genera este tipo de legislación o de normativa.

SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- Voy a hacer pie en la última expresión del señor Diputado Pais para dejar formulada una invitación que, en realidad, excede largamente el tema que estamos tratando.

No tengo dudas de que este es uno de los objetivos que nos hemos planteado en el programa vigente. Con la mayor participación previa -y seguramente posterior en el ámbito legislativo-, de alguna manera, habría que reformular el sistema impositivo, que es fruto de las medidas de coyuntura. Creo que merece un ordenamiento e, inclusive, una reflexión de fondo.

Al 31 de diciembre, el Poder Ejecutivo asumió enviar una propuesta de cambios en el sistema impositivo global. En medio de las enormes dificultades que estaba pasando el país, tuvimos contactos con técnicos de algunos de los partidos políticos -sé que nos faltó tiempo- e hicimos un primer planteo. Hemos determinado generarnos un nuevo espacio hasta el 30 de junio para ver si en los meses de mayo y junio -con la colaboración que nos quieran dar los partidos políticos en el trabajo previo que coordinará el contador Eibe- podemos elaborar algo. Por supuesto, esa será una propuesta que luego será objeto del trabajo parlamentario. En una visión más global de coordinación de los tributos podrá haber planteos de mayor profundidad y, seguramente, merecerá la atención de todos.

Comparto la preocupación del señor Diputado y sé que estas medidas sectoriales tratan de ayudar al país a recuperarse o a que un sector pueda resolver sus problemas; creo que esto merece una visión más amplia. Para nosotros, esta es una etapa que resuelve problemas de corto y de mediano plazo. De todos modos, hay una etapa de mediano y largo plazo que habrá que analizar. Los partidos políticos nos harán saber si desean participar en la etapa previa o después de que se formule la propuesta a nivel parlamentario.

Este era uno de los aspectos que queríamos adelantar y nos pareció que este era un buen ámbito para formalizar esta invitación. Vamos a estar a disposición y trabajando en la propuesta a partir del próximo mes. Con mucho gusto y agrado recibiremos a los técnicos que los partidos políticos deseen enviar para compartir la información y para realizar propuestas. Después, los partidos políticos compartirán o no los planteos del Poder Ejecutivo. A partir del mes de julio, esta propuesta estará a consideración de los parlamentarios por la vía usual.

Aspiramos mejorar el planteo hecho en el mes de diciembre para ver si a partir de julio podemos agendarlo en el trabajo legislativo y realizar el ordenamiento del sistema.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Compartimos en general este proyecto y estuvimos de acuerdo con él desde el momento que vino del Senado, donde fue votado por unanimidad.

Sé que todo es perfectible y que las leyes se hacen al día de hoy. Como dijo el señor Diputado Rossi, yo también aspiro a que esta ley entre en vigencia la semana que viene. Si queda algo en el camino, el tiempo nos ayudará a hacer algunos ajustes.

No tengo duda que esto tiende a favorecer a las empresas formales y a las medianas y grandes; esas van a ser las grandes beneficiarias de este proyecto. Si ponemos a tributar IRIC a las pequeñas empresas, les agregamos el Impuesto al Patrimonio. Podrá ser el 1,5% o más. En la neutralidad fiscal o en la justicia, eso es lo que nos queda en el tintero. Somos conscientes de que pasa eso. Quizás podamos crear algún mecanismo

para que esas pequeñas empresas, mediante alguna deducción, puedan beneficiarse de no ser recargadas por el Impuesto al Patrimonio.

Hay otro tema que me preocupa mucho y quisiera saber si el Ministerio estudió el tema. No creo en los inspectores que van a analizar las empresas sino en las normas; los inspectores son personas físicas y, como tales, tienen algunas carencias.

Me preocupa el hecho de mucha gente que queda afuera -el señor Ministro sabe lo que sucede en estos casos- y que hay un gran bolsón de IVA que se va a poder comprar, fundamentalmente, de combustible. No sólo quedan afuera de esta norma todos los coches sino también los taxímetros, es decir, un enorme consumo de combustible. Además, va a haber un IVA que va a estar "bollando". Esto puede ocasionar un lío importante. Por ejemplo, pueden aparecer empresas que gasten un litro de combustible por kilómetro. Quiero anunciar esto; imagino que el Ministerio ya tuvo en cuenta este aspecto y hará todo lo necesario para solucionarlo.

Desearía que en el futuro viniera alguna iniciativa por la cual todo el mundo tuviera que pedir boleta y pudiera descontarla. En ese sentido, soy partidario del impuesto a la renta de la persona física. De esta forma, todos tendremos que pedir boleta y podremos descontarla. La DGI se ahorraría 500 inspectores, porque pasaría a haber 3:000.000 de inspectores.

Vamos a acompañar este proyecto. Estamos totalmente de acuerdo con que es un gran avance para el sector del transporte de pasajeros, fundamentalmente, para el formal. Esta iniciativa va a tratar de que no se suban los costos de los boletos.

Mi intención era plantear dos temas: por un lado, el problema del IVA que va a andar flotando, fundamentalmente, de combustible y, por otro, que con un poco de imaginación, en los próximos meses -cuando se haya hecho un análisis del funcionamiento de esta iniciativa-, habrá que enviar alguna norma que saque a la pequeña empresa de esta aparente injusticia -tal vez no lo es; esto se verá en la marcha-, ya que deben pagar un impuesto al patrimonio que al día de hoy no tributaban.

SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.- Comparto lo que ha dicho el señor Diputado: las normas que establecen límites son más confiables que la inspección física. Seguramente, en la reglamentación se establecerá un límite porcentual de lo que se podrá descontar, en especial, en el IVA al gasoil. En este sentido, desde hace muchos años la discusión era qué pasaba con ese IVA que "sobraba", entre comillas.

En general, comparto toda la exposición que ha realizado el señor Diputado. Los temas impositivos de fondo, con mente muy abierta, los trabajaremos todos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia del señor Ministro y de sus asesores; creemos que el intercambio ha sido muy fructífero.

(Se retiran de Sala el señor Ministro de Economía y Finanzas y asesores)

(Ingresa a Sala una delegación de ANETRA)

——La Comisión de Hacienda da la bienvenida a una delegación de ANETRA integrada por el señor Augusto Victorica, Vicepresidente, a la señora Claudia Sánchez de Paula, Directora; a los contadores Sergio Blanco y Fernando Barcia y al ingeniero Guillermo Mateos, asesores, y al contador Jorge González Cerqueiro, en representación del Grupo 12.

SEÑOR BLANCO.- En primer lugar, deseamos agradecer a la Comisión por recibirnos.

En segundo término, queremos hacer una aclaración. Si bien esta reunión se gestionó por intermedio de ANETRA, también nos acompañan representantes del Grupo 12, que es otra gremial de transportistas. Ya hace muchos meses que ANETRA, el Grupo 12 y la gremial de taxistas, en reuniones del Ministerio de Transporte y también en el Ministerio de Economía y Finanzas, planteamos la difícil situación por la que atravesaba el sector en términos generales, en temas impositivos y en temas previsionales donde existen

diferentes tratamientos según el sector. Para ejemplificarles diré que por su naturaleza jurídica hay dentro del sector empresas muy diferentes, con tributaciones diferentes.

Cabe acotar que hoy el transporte interdepartamental de corta, mediana y larga distancia e internacional es el sector que mantiene los aportes patronales a la seguridad social. Hicimos ciertos planteos ante una situación difícil, lo que derivó en una iniciativa del Ministerio de Economía y Finanzas de discutir la posibilidad de gravar al transporte con el Impuesto al Valor Agregado. Para ustedes esto no es ajeno porque han pasado muchos proyectos de ley en los cuales se pretendía gravar con el Impuesto a Valor Agregado al transporte y siempre hemos estado en una posición muy difícil en la medida en que en todos los casos ese impuesto lo íbamos a trasladar a los precios.

Las discusiones que tuvimos con el Ministerio de Economía y Finanzas y el trabajo que se ha hecho durante muchos meses eran dos puntales fundamentales. Por un lado, entendíamos que era bueno ingresar en el IVA para todo el sector, sin exclusión ninguna. Por otra parte, pensábamos que se debía buscar la forma de que ese impuesto no se trasladara a los precios. Diría que el sector -salvo en defensa de los costos imprescindibles para operar- tiene dificultades para incrementar los precios porque en el país se ha instalado desde hace seis, siete u ocho años una informalidad creciente muy importante en el sector y es evidente que quienes en la mayoría de los casos lo hacemos sobre la base de la prestación del servicio público colectivo regular de pasajeros estamos en una situación de formalidad absoluta. Entonces, la brecha que la incidencia impositiva y en especial este impuesto podía tener era muy importante. Sobre esa base debo decirles que fue un trabajo importante en el que contribuimos y reconocemos el intercambio positivo que hubo e, inclusive, hasta había exclusiones que en un primer momento no compartíamos porque creíamos que era buena cosa que todo el sector formal ingresara a tributar y que también lo hiciera el informal. Mejorábamos las posibilidades de controles, aunque los controles de informalidad no solo se hacen por la parte impositiva sino que puede haber otras formas de control que hoy se están dando. En especial, hay que resaltar que la Intendencia Municipal de Montevideo está retirando chapas en forma permanente, en particular de camionetas que realizan transporte regular en forma irregular e ilegal.

En ese escenario difícil en que nos encontramos, somos conscientes de que el proyecto que tienen a estudio puede encontrar resistencia en algunos sectores, pero la minimizamos por dos razones. En primer lugar, el análisis del proyecto no tuvo en cuenta a ninguna empresa en particular sino que se tomaron grandes números y se consideró cómo incidía el IVA a nuestros insumos y compras y cuál podía ser la diferencia resultante; así surgieron los diez puntos y los cuatro puntos. Es posible que en algún caso particular -tomando algún mes especial, porque el transporte tiene picos de zafralidad-, haciendo los números en el momento de mejor recaudación, podría haber cierta afectación. Sin embargo, en términos generales, el proyecto recoge la realidad a nivel general.

En segundo término, consideramos muy importante que todo el transporte se integre. El sector del taxi participó de estas conversaciones y, ante su situación especial, así como la de los remises y la del transporte escolar, se manifestó que valía la pena excluirlo; nosotros no nos negamos, pero siempre mantuvimos el criterio de que esto debía ser para todos.

En cuanto a los remises, quiero hacer una precisión. Sobre la base de la figura del remise están operando tres mil camionetas. Quienes son del interior -yo soy de Fray Bentos- saben perfectamente que desde cada punto del país salen todos los días infinidad de camionetas haciendo servicios regulares en forma irregular. Es más, la base de sus operaciones es la contratación por parte del Banco de Previsión Social para los servicios de lo que antes era Asignaciones Familiares. Sobre esa base de operación, cobrando el mismo precio que el transporte regular, pueden agregar pasajeros a precios diferenciales. Se puede constatar que en todos los departamentos del interior hay miles de folletos con esta propaganda, con el agravante de que se trata de vehículos que ingresaron al país en condiciones excepcionales en cuanto a su tributación, inclusive, en cuanto a la parte contributiva de la seguridad social; me animaría a decir que buena parte de esos vehículos fueron financiados por bancos gestionados a través de proyectos presentados en la Corporación Nacional para el Desarrollo. Es cierto que son pequeñas empresas y que en el transporte formal hay empresas de distinta constitución jurídica: sociedades anónimas, sociedades de responsabilidad limitada, cooperativas y sociedades especiales integradas por cientos y miles de microempresas como en el caso de CUTCSA, COPSA, COME o SOLFY. En definitiva, es un conjunto heterogéneo que mantiene una homogeneidad de organizaciones que prestan los servicios.

Este proyecto tiene la virtud de un sistema de crédito por la vía de contribuciones a la seguridad social que permite que sea neutro a los efectos del traslado a los precios, lo que para nosotros era importante. Por otra parte, elimina un impuesto que tiene el transporte interdepartamental e internacional de pasajeros que está en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el famoso impuesto del 5%; en el proyecto se establece que en la medida en que ese impuesto se elimina, tiene que haber un reflejo de la misma magnitud en la rebaja de los precios.

En definitiva, si bien la tributación del Impuesto al Valor Agregado nos producía una gran incertidumbre, creemos que en los términos en que está establecido en el proyecto, resulta muy positivo para el sector. Sin duda, esto va a ser un apoyo muy importante a la formalidad del sector.

Somos conscientes de que para algunas empresas los diez puntos pueden ser escasos y que pueden pretender más pero debemos manejarnos en términos razonables para el sector. Además de la deducción del IVA al combustible -uno de los insumos fundamentales-, también se propiciará que exista un porcentaje razonable de IVA comprado en los insumos como fomento a la compra legal a terceros de los bienes y servicios que utiliza el transporte.

Por otro lado, es justo comentar que hay una facultad transitoria incluida en el proyecto que creo que fue mal interpretada. El transporte no solo va a poder deducir dentro de los límites que establezca la reglamentación el Impuesto al Valor Agregado que compra por los combustibles, sino que en el período del 22 de febrero -cuando se incluyó ese impuesto en el gasoil- hasta la aprobación de este proyecto, el Poder Ejecutivo tendrá la facultad de otorgar un crédito a las empresas por el 50%. En otras palabras, los transportistas de pasajeros que hoy están perdiendo esa deducción, se harían cargo del 50% y la mitad restante la obtendrían por la vía del crédito.

Hay otro elemento en este proyecto de ley que creo que es muy importante. De la misma manera que dentro del transporte de carga, por una reciente ley -hoy ya en aplicación- se declaró la inexistencia de empresas dentro del famoso literal E) -esa herramienta que permite que las empresas solo hagan una pequeña contribución y que estén exoneradas de todos los impuestos-, nosotros participamos también de ello; por lo tanto, por las razones que ya expliqué, únicamente quedaría el taxímetro. Creo que eso es algo muy importante porque hace a la equidad del sistema de transporte, independientemente de tamaños y de formas. Digo con franqueza que aquí no podemos analizar la particularidad de cada una de las empresas pero sí del sector en general y tengan la seguridad de que este proyecto de ley no afecta al sector turismo de ninguna manera; por el contrario, creo que por la forma en que está redactado, lo beneficia. Sí debo decir que es duro -muy duro- con los remises que no son automóviles y esto es por dos razones. En primer lugar, porque no contribuyen a la seguridad social en los términos que deberían y en los términos en que existen los acuerdos salariales y, en segundo término, porque tampoco lo hacen en lo que refiere a los insumos. Por eso nosotros creemos que es una herramienta muy importante. Me animo a decir que considero que la reglamentación -es algo que agrego aunque no es un tema directamente vinculado con este proyecto de ley- debería prever que quien contrata ese tipo de servicios sea agente de retención del Impuesto al Valor Agregado y que esos recaudos se deberían destinar a la Dirección General Impositiva; esa sería la forma en que el sistema cerraría. Además, creo que es algo innovador en el sector de carga, que tenía serios problemas y que por la vía de la ley había logrado un crecimiento en cuanto al registro de las empresas profesionales: cuando trabajé con ellos había 5.000 camiones registrados y al día de hoy creo que hay 15.000.

El espíritu de este proyecto de ley apunta a lo mismo y por eso lo defendemos, no solo porque trabajamos en esto sino porque también alguna vez vinimos a esta mesa a decir que estábamos ante la imposibilidad de que nos gravaran con el Impuesto al Valor Agregado porque no lo podíamos trasladar a precios. Muchas veces hemos conversado con el señor Diputado Rossi acerca de proponer iniciativas para que toda la tributación del transporte estuviera en el gasoil, como también se planteó con el transporte de carga. Esas cosas en su momento fueron difíciles. Creo que hoy tenemos una herramienta importante y que, más allá de los pequeños intereses particulares, debemos analizar el transporte en la generalidad. Digo con orgullo que Uruguay siempre ha tenido un excelente transporte colectivo público, por lo que no puede deteriorarse sobre la base de una informalidad creciente.

Evidentemente, nosotros estamos en el camino de apoyar y de defender a un sector muy importante que creemos que hoy está pasando uno de sus peores momentos, pero que los ciclos le permitirán volver a la

normalidad. Para ello necesitamos ingresar en un camino que hoy no nos agrave la situación. Somos conscientes de que con el instrumento de la ley, las empresas y el país se verán beneficiados.

SEÑOR PAIS.- Quiero agradecer la presencia de los señores invitados y también la rica exposición que realizó el contador Blanco sobre este tema, particularmente sobre este proyecto de ley.

Nosotros estamos en el mismo camino de apoyar y de defender al sector. No obstante ello, en la comparecencia del señor Ministro de Economía y Finanzas planteamos alguna duda. Por lo tanto, para ser coherentes y honestos con nuestro planteamiento, también se las plantearemos a los invitados en este momento para ampliar un poco más sobre algún aspecto. En particular, nos queremos referir al artículo 6º, por el que se propone eliminar el régimen de la pequeña empresa para los transportistas terrestres de pasajeros y por el que se establece que "[...] deberán tributar preceptivamente los Impuestos al Valor Agregado (IVA) y a las Rentas de la Industria y Comercio [...]". Los argumentos del mantenimiento de la simetría de tratamiento o la equidad, no terminan de convencernos, salvo que dispongamos la eliminación del régimen de pequeña empresa. En todos los sectores se da la misma situación. Entonces, ¿por qué existe este régimen de la pequeña empresa? Una de las razones que se manejó en su momento fue la de establecer un primer escalón a la formalidad, es decir, tratar de que de esa manera ingresen a la formalidad aquellos que, precisamente, no podían hacerse cargo de los costos que ello implica, según el régimen establecido para los contribuyentes del IVA y del IRIC.

No nos termina de cerrar el razonamiento, por lo que nos gustaría saber cuáles son realmente los perjuicios que le está ocasionando al sector el funcionamiento de la pequeña empresa. Porque si se me dice: "lo que pasa es que en realidad está funcionando bajo el régimen de pequeña empresa gente que no es pequeña empresa", fenómeno, pero ese no es un tema que debería resolverse mediante una legislación tributaria sino mediante un mejor control de la administración. Por otra parte, si se nos dice que en realidad lo que sucede es que está operando bajo el régimen de servicios turísticos gente que está haciendo servicios regulares en forma que no corresponde, también sería otro tema. Por lo tanto, quisiera que alguien me diera un argumento fuerte para decir que mantenemos el régimen de pequeña empresa en todos los demás sectores menos en el transporte. Eso es lo que todavía nadie ha logrado explicarme en forma contundente. Por esa razón, les pido que me amplíen la información, aunque quizás mi duda sea producto de la ignorancia de la especificidad de la actividad que ustedes desempeñan.

SEÑOR VICTORICA.- En primer lugar quiero agradecer que nos hayan recibido y destacar que este proyecto ha sido consensuado muy detenidamente con el Ministerio de Economía y Finanzas.

Con respecto al tema de la informalidad, podemos decir que a pesar de que desde el año 1990 o 1991 empezó a surgir el tema de las camionetas y que en la mayoría de las Intendencias del interior son empadronadas no como ómnibus o mini ómnibus -que es como están definidas en el decreto reglamentario- sino como vehículos de remise, se han transformado en una competencia que con el paso del tiempo, si no se organiza y regulariza la situación, va a terminar logrando que algunas empresas de transporte interdepartamental vean muy comprometida su actividad. Digo esto porque si nos paramos en la madrugada en cualquier ruta de acceso a Montevideo veremos que, según la matrícula, vienen cinco o seis camionetas de Fray Bentos, cuatro o cinco de Soriano, etcétera. Con doce o quince pasajeros por camioneta -que es lo que se ha comprobado cuando se hacen las inspecciones- encontramos que al final del día ha llegado a Montevideo la cantidad de pasajeros que hubieran transportado de cada zona por lo menos un par de autobuses completos. Hoy las empresas no estamos transportando ni remotamente la ocupación prevista por el Ministerio, que es de un 65%. Eso nos genera un problema muy grave y lamentablemente es muy difícil de controlar en la ruta, porque después hay que demostrar fehacientemente que estaban haciendo un servicio regular. Aunque salen todos los días a las 5 de la mañana de una ciudad -además hay un volante que lo promociona-, cuando llega el momento, Jurídica del Ministerio entiende que la situación no se ha configurado realmente. La única forma es que todos entremos a tributar en el mismo régimen, porque por ahí se genera una evasión impositiva muy importante. La mayoría de esa gente no está aportando por los conductores de esos vehículos y no hay un profesionalismo. Es decir que una cosa son las camionetas que cumplen servicios turísticos -todos sabemos que existen en el mundo cumpliendo un servicio turístico concreto- y otra muy distinta son las camionetas que en muchos casos -dicho por el propio Presidente del BPS- son propiedad de los mismos funcionarios, o de la esposa del funcionario, o del esposo de la funcionaria del Banco en el interior del país. Esto nos trae un problema sumamente grave, y es el propio Estado el que está dando vida a esta situación.

La única solución viable que se nos ocurre en este momento es que ese tipo de vehículos, reglamentados como mini ómnibus y no como remises, deba entrar en el mismo régimen de todo el resto del sector transporte, porque es la única forma que nos va a permitir funcionar. Además, muchas de las empresas de ómnibus de Montevideo son la conjunción de pequeñas miniempresas. Entendemos que esta es la única solución porque si no, a la larga, el problema va a traer el deterioro del servicio público de transporte.

SEÑOR BLANCO.- Voy a responder la consulta que hacía el señor Diputado Pais.

Es cierto que desde hace muchísimos años existe el régimen del literal E) para la pequeña empresa. En el transporte de pasajeros, tanto a nivel interdepartamental como departamental -se da a todos los niveles-, nosotros también apostamos a la profesionalización del servicio que prestamos, porque lo hacemos en un régimen de servicio público colectivo, independientemente de que pueda haber sectores que lo hagan específicamente para el sector turístico, y esto nos parece perfecto.

Creemos que debe existir un idéntico tratamiento para idénticas situaciones, porque también es una microempresa un ómnibus de la empresa COME o de la empresa CUTCSA y esto no está en el literal E). Esta norma permite que esa empresa se mantenga ahí hasta que llegue a determinados niveles de ingresos. Puedo asegurar que ninguna que esté en el literal E) sale de él, porque es muy fácil abrir otra empresa y siempre seguir en el literal E). A partir de cierta formalización que quiso hacer el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se ha comprobado que esas camionetas se inscribieron en el Ministerio -de tres mil se deben de haber inscripto cuatrocientas cincuenta o quinientas-, iban a la Dirección General Impositiva, lograban ingresar al literal E), obtenían un número de RUC y otro del BPS. Con esto iban a la Dirección de Transporte, se inscribían, se les daba el carácter de formalidad e inmediatamente volvían a la DGI y daban la clausura. Esa es la realidad que estamos viviendo.

Nosotros consideramos que en el transporte de pasajeros, donde llevamos la carga más cara que existe porque transportamos vidas humanas, tiene que haber exigencias muy importantes desde todo punto de vista. Tengan la seguridad de que las empresas de transporte colectivo de pasajeros y también las de turismo tienen la obligación de contratar seguros de responsabilidad civil respecto de los pasajeros que transportan. Nosotros no podemos -disculpen la crudeza- soportar la existencia de esos vehículos que están circulando en todo el país. En Montevideo, por ejemplo, si se observa detenidamente, las chapas de los autos de remise empiezan con SRE y las camionetas son STU, igual que el ómnibus. En el interior la chapa de remise vale para todo. Esto lo hemos hablado en el Congreso de Intendentes infinidad de veces porque se trata de temas que deben regularizarse. Hoy para el transporte profesional de carga hay una chapa en todo el país.

Creo que hay cosas que hacen a la esencia de esta actividad; no es caprichoso decir "sacamos las empresas del literal E)". Nosotros consideramos que no es buena cosa que existan empresas en el literal E) para el transporte de pasajeros.

SEÑOR MATEOS.- Voy a mencionar un aspecto que es fundamental y que diferencia y particulariza la situación de estas microempresas que son las que refiere el artículo 6º. Me refiero a la afectación que tiene sobre la prestación de un servicio público. Puede haber cantidad de microempresas que desarrollan otras actividades pero que no interfieren con la prestación de un servicio público, como es el transporte regular. La mayor preocupación se origina en la informalidad que resulta de la prestación de servicios por parte de camionetas supuestamente de servicios turísticos, lo que afecta los servicios regulares. Para mí ese es un elemento diferenciador importante. A aquel que tiene una camioneta que presta servicios turísticos el hecho de salir del literal E) no lo perjudicaría en nada porque no tiene la fijación de precios por la vía administrativa. Este es un elemento determinante porque la ley es muy precisa respecto a la neutralidad de la aplicación del IVA en aquellas actividades que tienen fijación de precios por la vía administrativa, ya sean los servicios de transporte urbano -en ese caso sería por la vía de los Gobiernos Departamentales- o de larga distancia, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Entonces, aquel que es un prestador de servicios turísticos con una camioneta y que hoy se desarrolla en el literal E), podrá trasladar eventualmente a sus precios, sin que lo afecte la incidencia del gravamen del IVA de la manera que corresponde. Entonces, no le veo el perjuicio para quien formalmente desarrolla la actividad, porque en ese caso no son microempresas que estén prestando servicios con precios fijados

administrativamente sino que tendrán la libertad de adecuar sus precios como corresponda a la estructura resultante de sus costos, según la aplicación de la ley. Por otro lado, tenemos la particularidad de la afectación que tiene sobre un prestador de un servicio público. En ese carácter tenemos una cantidad de obligaciones que no están asumiendo quienes compiten con nosotros en forma desleal amparándose en ese literal.

SEÑOR ROSSI.- En primer lugar, todos quienes estamos participando hoy del trabajo de esta Comisión hemos expresado nuestra disposición de llevar adelante el proyecto por compartir los elementos que lo conciben y los objetivos que se persiguen. Si hubiera alguna duda, el hecho de que tan rápidamente y por unanimidad se haya aprobado en el Senado demuestra que no hay preocupaciones de tipo político partidario. Sí hay algunas observaciones que nos hemos planteado legítimamente en el análisis de un proyecto que consideramos -se lo dijimos al señor Ministro- ambicioso, porque incorpora un conjunto de temas necesarios, delicados, algunos complejos, pero a veces es difícil encontrar el equilibrio para poder abordar todo eso. Por ejemplo, con respecto al 5%, creo que es más que de justicia que ese impuesto tan significativo al transporte interdepartamental desaparezca, pero hay mil mecanismos independientes de este proyecto para eliminarlo. Sin embargo se incluyó en este proyecto, y es un tema de larguísima discusión. Más allá de esto consideramos que el proyecto es positivo. Hay que tratar de mejorar lo mejorable para que el 1º del mes próximo pueda empezar a aplicarse para salvar la situación.

Hay algunas dudas respecto a si no se puede mejorar la redacción, de modo de garantizar un mejor equilibrio en la aplicación. Tengo algunas preguntas dirigidas a los contadores. La preocupación es que en caso de que se incrementen los ingresos el porcentaje de incidencia del IVA depende en buena medida de la relación con los ingresos generales de la empresa. Si hay mayor actividad, el porcentaje varía. En el momento actual, según se nos ha afirmado, hay empresas que estarían en el filo del 4%, que el Ministerio de Economía y Finanzas resolvió promover. En algunos casos, hay empresas que afirman no alcanzar ese porcentaje. Entonces, aprovecho la presencia de los contadores, que además conocen de transporte, para preguntar si efectivamente es así, si hay sectores que tienen alguna limitación para llegar a este 4%. En la medida en que se incremente la actividad, dado que estamos en un momento muy bajo, ¿este es un factor que puede variar? ¿No convendrá una formulación distinta del artículo 1º, para garantizar en cualquier circunstancia los efectos de una ley que no es para un día sino para un lapso? Hay que tener en cuenta que el artículo 4º coloca en manos del Poder Ejecutivo la posibilidad de establecer los porcentajes del crédito en relación inclusive con las propias modalidades, según dice el artículo que ya está aprobado por el Senado.

La otra pregunta que nos surge, tal vez con los mismos fundamentos, es respecto al artículo 2º. Ya que hay una decisión del Poder Ejecutivo de establecer que este crédito pueda incrementarse hasta un 150%, ¿por qué es un 150%, si tenemos dudas de que ese porcentaje no permita absorber la totalidad de las necesidades que tienen las empresas que quieren ser contempladas? ¿Por qué no es hasta dos veces, por ejemplo, o hasta el 180%? ¿Esto es conveniente? ¿Es efectivamente así? Nos gustaría tener esos elementos, porque tal vez podamos perfeccionar este proyecto.

SEÑOR BLANCO.- Las dos preguntas del señor Diputado Rossi son muy atinadas. Como manifesté en mi exposición, se consideraron números muy globales, y se pueden dar algunas excepcionalidades. En la medida en que el IVA es un impuesto anual, donde hay momentos de zafralidad, entendemos que los grandes números deberían cerrar. No obstante ello, somos conscientes de que pueden darse situaciones en las que en lugar de 150% se necesite el 180%. De la misma forma, siempre consideramos que debe haber un porcentaje de insumos que, dependiendo de las diferentes modalidades -urbano o interdepartamental-, están dentro de lo razonable.

Quienes hemos hecho algunos números vemos con preocupación que algunas empresas llegan exactamente a los límites, como si les cerrara matemáticamente. El proyecto tiene, en su artículo 4º, los elementos para que esa operativa cierre, y faculta al Poder Ejecutivo para que pueda cambiar las disposiciones a los efectos de que no se traslade al precio ese IVA y se produzca la reducción del famoso 5%.

Se preguntaba por qué en este proyecto integral estaba lo del 5%. Es algo que hemos seguido permanentemente -el señor Diputado Posada se debe acordar de sus épocas de transportista-, y consideramos que si bien podría estar en otra ley este era el marco general donde podíamos poner todas las cosas. No digo

que tenga que ser el 150%. Puede ser el 180%, y en lugar del 10 puede ser el 11. Lo que no debe ser es "todo lo que se pueda", porque si eso es el 14, entonces podría propiciarse la compra de todos los insumos sin valor agregado. Inclusive, está relacionado con el hecho de que no existan empresas en el literal E) y que tengan que facturar por los servicios y comprar insumos que tengan Impuesto al Valor Agregado. Ese es un hecho importante porque quien no puede deducir todos esos Impuestos al Valor Agregado, si los compra dentro de la formalidad, le incrementan los costos. El transporte, en los más de veinte años que llevó en él, ha pedido infinidad de veces poder estar gravado a la tasa cero y recuperar los impuestos para el valor agregado que pagaba. Creo que esta es una de las formas de poder ingresar por ese camino.

SEÑOR BARCIA.- Por más que el artículo 4º nos da la tranquilidad a todos los transportistas de que entrar en el ámbito de aplicación del IVA no nos va a generar un incremento de costos y su traslado a los precios, creo que el Poder Ejecutivo tiene herramientas para revisar cómo evolucionan en el tiempo las estructuras de costos de las empresas. De esa manera, podrá monitorear el porcentaje de crédito que establece el artículo 1º, así como también el tope de deducción de los distintos insumos que tienen los transportistas.

De todos modos, si las herramientas del Poder Ejecutivo establecidas por ley no son suficientes para garantizar lo que establece el artículo 4º en un escenario futuro, los transportistas vamos a tener un grave problema; deberemos modificar la ley para cumplir con el artículo 4º. El contador Blanco manifestó que hay empresas que están muy en el límite con la utilización de ese 150% que nos faculta la ley para poder llegar a completar los diez puntos de IVA. En un futuro escenario donde uno puede prever que haya una menor presión del Impuesto a las Retribuciones Personales, podríamos llegar a situaciones en las que los aportes que realizan las empresas -incrementados en un 150%- no cubran los diez puntos de IVA que la ley nos asigna como crédito para que cierre el efecto neutro del IVA en el transporte. Todos estaríamos mucho más tranquilos si en lugar del 150% tuviéramos un margen mayor para prever esos escenarios en el futuro. De esa manera, el Poder Ejecutivo no se quedaría sin la herramienta para poder cumplir con el artículo 4º de la ley.

De la misma forma, en el artículo 1º, si en lugar de poner un techo de diez puntos de IVA como crédito -hoy puede darse en alguna empresa en algún mes en particular una situación donde se genere un valor agregado-, se establece once o doce puntos, sería mejor.

Todos somos conscientes de que los números que prevé la ley están muy ajustados. Todos sabemos cuánto pesa el 14% en la recaudación, cuánto es el 4% y cuánto es el 10%. No se ha llegado a estas cifras de manera caprichosa.

Como en la realidad de hoy los escenarios son muy cambiantes, puede ser que el Poder Ejecutivo en el futuro necesite de otra herramienta para poder cumplir con el artículo 4º. En la medida en que el Poder Ejecutivo pueda tener una facultad mayor para regular la evolución de los costos en los distintos sectores, será mejor. Se trata de costos medibles objetivamente. Todo el transporte regulado administrativamente se maneja por paramétricas, tanto en las Intendencias Municipales de todo el interior como en la de la capital. Es una fórmula constante en el tiempo y medible. Todas las empresas de Montevideo estamos auditadas.

En el caso del transporte interdepartamental, tanto el suburbano como el de corta, mediana o larga distancia está regulado por paramétricas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Quiere decir que entre esas dos paramétricas ya tenemos el 80% del problema.

Creo que hay criterios objetivos para poder monitorear junto con el Poder Ejecutivo los porcentajes que la ley establece como crédito. Hoy están ajustados y pienso que los transportistas no vemos con malos ojos que se pueda tener un mayor margen. No digo que se aplique ya porque hoy el 10% y el 4% es suficiente; el 11% y el 3% sería lo necesario para tranquilidad de todos. Si en un horizonte mediano en lugar del 11% o del 10% tiene que fijar el 8%, el Poder Ejecutivo tendrá la facultad para hacerlo.

SEÑOR LEGLISE.- Tal cual lo planteamos al señor Ministro de Economía y Finanzas, el Partido Nacional está dispuesto a votar este proyecto de ley tal cual viene del Senado en base a una serie de argumentaciones a favor que existen. Encontramos que es un proyecto positivo y que baja la presión tributaria del Estado en el sector.

De todos modos, planteábamos una duda referida a las pequeñas empresas. En la Comisión recibimos a la gente de CEPROTUR, quienes nos acercaron una serie de números en los que se advierte un aumento en los costos del entorno de los $ 3.000.

Si mal no entendí, aquí estaríamos hablando del sector turismo, el que está trabajando formalmente con ingresos menores a $ 30.000 mensuales, que tributaría como pequeña empresa. Por tanto, esos $ 3.000 de más que tendrán todos los meses se trasladaría al consumidor final. En el mejor de los casos, podríamos decir que habría un aumento en el costo de un 10% si factura realmente esos $ 30.000; si factura menos, la incidencia será mayor. Por tanto, lo que hacen quienes se dedican al turismo con una empresa formal es aumentar sus costos.

Por otro lado, podemos hablar del transporte regular e irregular. Uno puede pensar si este es un mecanismo idóneo para detener el informalismo. Hice un pequeño cálculo de lo que puede ser esto en mi departamento. Hay camionetas que viajan 500 kilómetros, cuyos ingresos -trabajando veinte días al mes- ascienden a los $ 100.000. En ese caso, el Estado tiene la ventaja de que ese transporte regular e irregular deberá pedir boleta. Con ese nivel de ingresos, con la posibilidad de una subfacturación y con un IVA a compras -que se podrá descontar en el futuro-, no creo que esa diferencia de $ 3.000 pueda incidir y ocasione que en el futuro se pare el transporte regular e irregular. Me parece que este no es un instrumento idóneo como para decir que, por ejemplo, a partir de mañana una camioneta que viene desde Salto hacia Montevideo no va a venir más porque votamos esta iniciativa que la obliga a pagar IVA a compras y a facturar IVA a ventas. No creo que este sea un argumento fuerte en ese sentido.

SEÑOR VICTORICA.- Es necesario hacer una aclaración respecto a las empresas de turismo. Todos los servicios que no son regulares están gravados por el 5%. Además, está claramente explicitado que las empresas que cumplen con servicios regulares no se pueden beneficiar con la rebaja del 5% sino que lo deben descontar de la tarifa o absorber en el próximo aumento. Esta no es la situación de las empresas de turismo. Quiere decir que la empresa del ejemplo del señor Diputado Leglise no tendría un costo de $ 3.000 sino que se ahorraría $ 1.500 sobre los $ 30.000 de recaudación. Este es un punto que se debe tener en cuenta al considerar el beneficio que obtendrían las empresas de turismo.

Por otro lado, en la medida en que las empresas que brindan servicios a terceros estén obligadas a facturar con IVA será mucho más fácil que se regularice la situación. Del otro modo, todos sabemos que las empresas del literal E) hacen alguna factura cada tanto. Además, está el problema de que en su gran mayoría esas empresas hoy no tienen el personal ni los servicios en forma regular. O sea que no es solo el transporte es irregular sino también su funcionamiento.

SEÑOR BLANCO.- El caso de las empresas de turismo tiene una repercusión idéntica a la del transporte interdepartamental regular. Ellos pagan el impuesto del 5% y les sale muy caro porque lo pagan sobre base ficta, como si el 70% de los asientos estuvieran ocupados a tarifa completa.

Por lo tanto, para el sector turístico este es un muy buen proyecto. El IVA opera sobre los ingresos. Tal como está redactado el proyecto, en la medida en que tengan ingresos bajos -porque son pequeñas empresas-, no perderán ni siquiera $ 1; quizá les ocasione algún gasto administrativo.

SEÑOR LEGLISE.- También hay que tener en cuenta el IRIC y el impuesto al patrimonio.

SEÑOR BLANCO.- Sí, es cierto, pero tenga la seguridad de que es buena cosa. El IRIC y el impuesto al patrimonio mínimo no tienen gran diferencia con el literal E); también pueden pagar el mínimo si tienen rentas muy chicas.

Con respecto al tema de las camionetas, al control de la formalidad y a nuestra insistencia en el literal E), imaginemos lo positivo puede llegar a ser que los organismos del Estado que las contratan funcionen como agentes de retención del impuesto y lo viertan a la DGI. De ser así, encontraremos que esas empresas facturan muchísimo más de los límites del literal E). Y no quiero imaginar qué sucedería si en cada peaje tuvieran que dejar una copia de la boleta. Este sería otro elemento de control, independientemente de los controles que tendría que hacer el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en cada peaje. El señor Diputado, que es de Salto, sabe a qué hora hay que llegar a Montevideo y a qué hora hay que ir; conozco

bastante el mercado porque fui Gerente General de Agencia Central unos cuantos años. No se puede ir a controlar a las 11 de la mañana. Las veces que se salió en horas oportunas en la Ruta 8 se pararon dos camionetas con 28 personas, que es la ocupación económica de un ómnibus.

Entonces, creo que es muy importante la exclusión. Tengan la seguridad de que va a favorecer a esas empresas y a sus trabajadores. Si no le cierran los números es porque están pagando muchísimo menos de lo que deberían y, por ejemplo, no contratan los seguros con el Impuesto al Valor Agregado. Se deben considerar una cantidad de elementos: el combustible, los seguros, los salarios.

Creemos que esto es muy importante. ¡Ojalá tuviéramos la capacidad de convencer a los dos Diputados de que es muy importante que en el transporte profesional de personas no exista el literal E)! Intentamos, con todas nuestras fuerzas, convencer al sector del taxímetro para que ingresara al sistema del IVA, porque lo iba a beneficiar.

SEÑOR MATEOS.- Quien hace turismo no puede tener una estructura de costos muy diferente a quien presta servicios regulares.

Aquí se hizo referencia a lo que significaría el traslado a los precios. Debemos tener en cuenta que se aplica una reducción del impuesto al 5% y que se puede recuperar el IVA de las compras. Tal vez, si planteamos esto a quien se maneja en la informalidad -es decir, no compra insumos con IVA-, no vea un beneficio. Pero tenemos que hacer el análisis suponiendo que ese prestador de servicios es un formal y, por ejemplo, compra el aceite y los neumáticos pagando el IVA, paga el IVA sobre los seguros y hace los aportes correspondientes al BPS. En ese caso, si aplicamos una estructura de costos parecida a esta, tendrá un beneficio mínimo del 4%. Es decir que ya tiene un 5% más un 4%. Además, el gasoil que hoy paga, que tiene IVA, que no lo está recuperando, también si pesara un 20% en su precio, suma un 2,8%. Entonces, si sumamos un 5% más 4% más 2,8%, estamos muy cerca del 14%.

Veo hasta cierta perversidad en el planteo. ¿Por qué pensamos que alguien comprendido en el literal E) factura $ 30.000? ¿Por qué justo va a estar cerca del tope? Esto hace que muchas de las empresas que están en esas condiciones topeen su facturación para mantenerse dentro del mismo régimen.

Por otra parte, me parece que no merece la mínima consideración hablar de regular e irregular, porque no podemos analizar cómo impacta una ley en aquel que está haciendo algo que no debe.

SEÑOR PAIS (don Ronald).- Creo que en lo que voy a decir también trasmito el espíritu del señor Diputado Leglise. Nosotros estamos pensando en una pequeña empresa real, que hace los servicios turísticos en forma absolutamente correcta y que no hace ningún servicio irregular. Con esta medida vamos a sacar a esa empresa de un régimen en el que en otras actividades sí podría seguir interviniendo. Estamos pensando en el caso de la empresa que actúa en forma correcta; no queremos defender ninguna actividad irregular ni regularizar lo irregular. Quiero dejar en claro que nos parecen importantes los argumentos que ustedes están dando y nos congratulamos de que nos den toda la información que nos están brindando. Ello nos hace repensar el asunto más de una vez. Estamos pensando por qué en esta actividad sacamos a un pequeño contribuyente y en otras actividades no. ¿Por qué se da esa discriminación? Alguna explicación ha dado el contador, quien dice que esta es una actividad diferente a la del quiosco. Es probable que así sea, pero nosotros estamos pensando en ese contribuyente que hoy tiene esa única posibilidad de estar en la formalidad, y que de esta forma se va totalmente al informalismo. Entonces, no paga nada, se mueve como puede, continúa haciendo la competencia desleal y sigue haciendo las cosas en forma irregular. En lo relativo a los que hacen servicios regulares en forma no debida o autorizada, podemos decir que ello se sigue produciendo. Ojalá si votamos esta ley con todos sus artículos, incluyendo el 6º, dentro de un tiempo podamos reunirnos y decir que se terminó el transporte irregular. No creo esto y pienso que debe ser complementado con otro tipo de controles.

SEÑOR MATEOS.- Estamos de acuerdo con eso, señor Diputado.

No interpreté que pudiera estar en el espíritu de sus preocupaciones fomentar a aquel que desarrollara la actividad ilegal. Como es una preocupación tan grande y tan significativa, a veces hacemos mucho hincapié

en esos aspectos. Pero en cuanto a ese mismo sano prestador de servicios turísticos, creo que los números muestran claramente que no va a ver afectada su actividad por la aplicación de la ley.

Respecto al otro asunto haré un ejercicio rápido y mental. Aquella camioneta que haga un viaje a Salto ida y vuelta, va a facturar tres veces esos $ 100.000, porque hoy un boleto a Salto ida y vuelta cuesta $ 700. Si hacemos la cuenta, puede facturar $ 10.000 por día, en la medida en que cobre lo mismo que una empresa de ómnibus. Si esa camioneta fuera y viniera completa facturaría al precio de ómnibus $ 10.000. Hoy el BPS es el que garantiza que pueda vender una buena parte de su ocupación a estos precios. Estamos hablando de algo de una magnitud mucho más grande y también se pone de manifiesto nuestra preocupación en este aspecto.

SEÑOR POSADA.- Señalo que se descuenta que en el ámbito de la Comisión hay una opinión favorable en relación a este proyecto, más allá de que han surgido ciertas dudas sobre aspectos bien puntuales.

En lo personal, creemos que indudablemente va a ser de un importante beneficio para el sector, que va a bajar el peso de la tributación, y de alguna manera esperamos que eso se traslade a los usuarios. Desde ese punto de vista creo que todos tenemos que estar de acuerdo.

Las dudas a señalar son de dos órdenes y creo que ya han sido reseñadas. La primera es respecto al artículo 6º y a cómo impacta en los pequeños empresarios que efectivamente están realizando aportes allí, sobre todo porque además lo que debemos tener presente es que por el cambio que se operó en la tributación a partir de la Ley de Presupuestos del año 1996, quien tributa IRIC pasa a tributar patrimonio. Acá estamos hablando de propietarios con una unidad que no tenían ese tipo de aportes y que ahora lo pasan a tener. Me parece que ese aspecto es un cambio.

Creo que en la reunión que tuvimos en la primera hora de la mañana con el señor Ministro de Economía y Finanzas se tomó nota de esto. Al término de la reunión se nos manifestó que se podía estudiar alguna iniciativa en el sentido de ver si había alguna posibilidad de algún tipo de compensación en tal sentido.

El otro aspecto que creo ya se ha planteado es lo relativo al artículo 2º.

En la ocasión de que recibiéramos al señor Ministro de Economía y Finanzas, el señor Diputado Ronald Pais decía que no parece buena cosa cruzar lo que tiene que ver con el Impuesto al Valor Agregado con el tema de los aportes a la seguridad social, sobre todo porque acá hay empresas que van a tributar por el ficto; y allí de nuevo tenemos el caso de las pequeñas empresas. Entonces, su tope, desde el punto de vista de lo que se está planteando acá, va a limitar lo que eventualmente van a poder obtener como crédito fiscal. Me parece que estos aspectos deberían figurar porque son los que nos han generado algunas dudas.

Estamos plenamente convencidos de que este proyecto es un avance muy importante para el sector y sobre todo da respuesta a una vieja aspiración de ANETRA en el sentido de la derogación del impuesto del 5%.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una consulta. Desde sus puntos de vista, dentro de toda esta lógica de informalismo y formalismo y de neutralidad del IVA, ¿cuál es el sentido de la disposición contenida en el artículo 3º, que habilita a que en caso de existir excedente, este pueda destinarse al pago de otras obligaciones del contribuyente y eventualmente aportes previsionales?

SEÑOR BLANCO.- Puede haber algún resabio en la redacción de los momentos en que el taxímetro estaba incluido dentro del proyecto. Debemos diferenciar dos cosas con claridad: por un lado, la utilización de un crédito por los pagos efectivamente realizados al BPS; por otro, los montos de IVA comprados.

Evidentemente, acá se puede dar una situación ilógica de quien utiliza para llegar al porcentaje de deducción del BPS una parte ficta y que pueda lograr un recupero para volver a pagar al propio BPS. Creo que ese es un punto a tener cuidado porque no es la intención. Diría que hasta podría ser restrictivo solo a la Dirección General Impositiva y no a la parte previsional, en especial en quien utiliza la ponderación del incremento de su pago en un porcentaje que está establecido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los miembros de la Comisión agradecen la visita que nos ha hecho la delegación.

Se levanta la reunión